

MKFE HÍREK JAVASLATOK A TAGTAGSÁG ÉRDEKÉBEN

Tagsági találkozó Budapesten

KISZOLGÁLTATOTT A FUVAROSTÁRSADALOM

Debrecen és Győr után Budapesten is megrendezték az MKFE tagi találkozóját és közlekedési konferenciáját a személyszállító és áru fuvarozó vállalkozók részére. Beszámolunk az egész napos konferenciáról szól.

ra is hátrányos. A főváros vezetése a káosz állapotát kellene megszüntetnie. Kérték, szabadítsák fel a fizetési kötelezettség alól azokat a járműveket, melyek telephelye a forgalmi engedély bejegyzése értelmében a zónán belül van. Megoldás lehet a hosszú távú, akár többéves megállapodás a tulajdonosokkal, bérlőkkel, a telephely zónahatáron kívülre költöztetéséről, de addig is felszabadítani ezeket a járműveket a fizetés alól.

● **Dr. Földesi Péter**, a győri Széchenyi Egyetem tanszékvezetője a külső környezeti változások hatásáról beszélt a közúti fuvarozásra. Szólt a fogyasztói társadalom, a globális világ következményeiről, miszerint több autó, nagyobb forgalom, kisebb sebesség, nagyobb bizonytalanság, rosszabb termelékenység... A GDP 1 százalékos növekedésével a szállítási teljesítmények több mint 1 százalékos növekedése jár együtt, ami visszafelé is igaz. A fuvarostársadalom kiszolgáltatott, az árverseny miatt fontos a mérhetőkonyság, a termelés centralizációja és koncentrációja.

● **Galambos István**, az MKFE társelnöke a kormány és az érdekképviseletek megállapodásairól szól, a hétfégi forgalomkorlátozás módosításáról, a nyári közlekedési tilalomról, amely szombat 15 órától vasárnap 22 óráig érvényes, kezdete minden év július 1-je. A bírságrendelet felülvizsgálatával kapcsolatosan

kifogásolta a járművek visszatartását, beszélt a szabályok egyértelművé tételéről, a hatósági eljárások egységesítéséről, a még „elviselhető” bírságtételekről. Előadásában szó esett a szakképzési hozzájárulás felhasználhatóságáról is.

● **Karmos Gábor**, az MKFE főtitkárhelyettese a közúti fuvarozás uniós fejlődéséről szólt, ami 2000 és 2006 között 25 százalékos volt. Nem történik más az Európai Unióban, mint a közúti közlekedés mesterséges drágítása. A járművek darabszáma nem, de a tonnkapacitása növekszik. 2004 és 2008 között az üres futás 21-ről 24 százalékra emelkedett. A fuvardíjak csökkenése akkor következett be, amikor a költségek tartósan növekedtek. Az EU-hoz való csatlakozás előtt 30 nap, most 84 nap a fizetési határidő. Mindezt összegezve az uniós közlekedéspolitikai hatásairól is szólt a közúti közlekedési szolgáltatók tevékenységére. Néhány effektus a sok közül: a közúti közlekedés „mesterséges” drágulási folyamata, fokozatosan szigorodnak a szociális előírások, az externális költségek internalizálására törekednek, használatarányos útdíjak egyre több országban.

● **Sárai Tamás**, az MKFE Biztosítási Alkusz Kft. ügyvezető igazgatója felhívta a figyelmet arra, hogy a létező legolcsóbb biztosítást ajánlják az egyesület tagjainak. A közelmúltban megalakult az új biztosító, a Wabard Biztosító Zrt., amelyben az MKFE is tulajdonos, és amely az MKFE-tagoknak kedvező biztosítást nyújt.

B. Lengyel A.

MKFE
1149 Budapest, Egressy út 77.
Tel.: 252-0688, 252-0928
Fax: 363-5226

Az egyesület társelnöke, **Nedeczky Tibor** nyitotta meg a konferenciát és köszöntötte a résztvevőket. Bevezető szavai után a KHEM részéről **Szilágyi Miklós** vezető főtanácsos beszélt a közúti közlekedési törvény módosításáról, a fuvarozók és a kormány közötti megállapodásról, a közlekedési bírság csökkentéséről és az objektív felelősség újratárgyalásáról. Szólt arról, az Európai Bizottság célul tűzte ki, hogy az Európai Unió területén egyöntetű legyen a közlekedési törvény, ám ebből semmi nem valósul meg. Említette, 2009. május 1-jétől oldódik a kabotázstiltalom, ez főleg a belföldi fuvarozókat érinti majd.

● **Komáromi Endre**, az ORFK ezredese beszámolt arról, az átlagbírság gyorshajtásért 39 ezer forint. A zéró tolerancia elve 2008. január 20-án lépett életbe, eddig az idén 221 ezer ügy volt. A helyszíni bírság 2008. január 1-jétől érvényes, a korábbi 500–10 000 forint helyett ma ennek minimális összege 3000–20 000 ezer forint. Az objektív felelősség hozadékáról elmondta, megszűnt a tömeges méretű száguldozás az utakon, csökkent a halálos kimenetelű balesetek száma, idén az első tíz hónapban 252-vel kevesebben haltak meg az utakon baleset következtében, mint az előző évek hasonló időszakában. Megoldásra váró feladat a gyalogátkelőhelyeknél való közlekedés szabályozása, mert az autósok 80 százaléka akkor sem áll meg, ha ott a gyalogos.

● **Magyari Adrienn**, a VPOP alezredese, főosztályvezető-helyettese beszámolt arról, hogy a határátkelőhelyeken teljes körűen, az ország teljes mélységében pedig szűrőpróbaszerűen ellenőrzik a vám- és pénzügyőrség munkatársai. Az 57/2007-es kormányrendelet hatálya lépésének következményeként atrocitások sorozatával kell számolni. Szó esett az ADR-szabálytalanságokról, az írásbeli utasítás hiányáról, a fuvarokmány, a CMR okmány helytelen kitöltéséről, a vezetési idő túllépéséről. A fuvarozók és a hatóság közös érdeke, hogy a közúti fuvarozás, a közlekedés eseménymentes

legyen. Gyakori vélemény alakult ki fuvarozói körökben arról, hogy indokolatlan a magyar fuvarozók visszatartása, továbbá ne az üzemben tartó legyen a bírság fizetésére kötelezett, hanem az, aki a közlekedési kihágást elkövette.

● **Erdélyi István**, az NKH Közúti Jármű Főosztályának munkatársa a közúton közlekedő járművek műszaki állapotának ellenőrzéséről, az időszakos műszaki vizsgálatokról szólt. Különös hangsúllyal emelte ki a vezetési és pihenőidő ellenőrzését, beszámolt az ezzel kapcsolatos és nem éppen kedvezőnek mondható 2008. évi ellenőrzési tapasztalatokról, adatokról.

● A budapesti behajtásról és parkolásról **Ponta Judit**, a Parking Kft. munkatársa beszélt. Elmondta, a behajtási tilalom célja a főváros légszennyezettségének csökkentése azáltal, hogy a tehergépjármű-forgalmat időszakosra szorítsák, vagyis időszakokat határoznak meg, amikor ingyenes a behajtás. Ez 2008. március 1-jétől lépett életbe, ekkortól léteznek a korlátozott budapesti forgalmi övezetek. Budapest áruellátására célforgalmat, elosztókat kell létrehozni, mivel kapuváros, „átjáróház” Kelet-Európa felé, egyben csomópont is. A főváros átjáróház jellege többéves életveszteséget indukál az ott lakók életében. Továbbá megemlítette, 2008. október 15-től működik az online budapesti behajtási kérelem.

● **Bánkeszi Lajos**, az MKFE budapesti régióvezetője a budapesti behajtásról fuvarozói, illetve a fővárosban élő szemével beszélt. Tény, a forgalmi torlódások jelentősen rontják a belső városrészekben és a főbb behajtási útvonalak környékén lakók életminőségét, emellett veszélyeztetik a gazdaság fejlődését is, hiszen a mobilitási lehetőségek beszűkülése a gazdaság számá-



Az egyesület jogásza, dr. Somló Judit arról beszélt, a szabályozás célja nem a büntetés, hanem a balesetek megelőzése kellene hogy legyen